



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

réparation automobile

Question écrite n° 28299

Texte de la question

M. Kléber Mesquida attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé de l'industrie et de la consommation sur les atteintes à la concurrence dans le secteur de la réparation automobile. En effet, l'évolution technologique dans le secteur automobile s'est accompagnée du développement de l'électronique embarquée à bord des véhicules tant pour le confort des conducteurs et passagers que pour contribuer à l'amélioration de la sécurité routière. Toutefois, certains constructeurs automobiles, dans la perspective de diriger prioritairement la clientèle vers leur réseau de réparateurs agréé et la rendre ainsi captive, pratiquent des rétentions d'informations techniques ne permettant pas aux réparateurs indépendants d'effectuer certaines réparations (gonflage de pneus, changements d'injecteurs, etc ...) et cela, même si ces derniers ont acheté les « mallettes de diagnostics » vendues par les constructeurs. Le Conseil de la concurrence, dans sa décision n° 07-D- 31 du 9 octobre 2007 relative à des pratiques mises en oeuvre par une société automobile française, a mis en exergue les distorsions de la concurrence dans ce secteur d'activité en soulignant , d'une part, que « faute d'un accès complet à toutes les informations techniques et à tous les systèmes de diagnostic pour la réparation et l'entretien des véhicules automobiles (...), les réparateurs indépendants ne [sont] pas en état d'effectuer certaines réparations et mises à jour. Ne pouvant fournir aux consommateurs un service complet, ces réparateurs sont susceptibles de ne pas être en mesure de concurrencer efficacement les réparateurs agréés et encourent le risque d'être fortement pénalisés » et que, d'autre part, qu'il n'est pas exclu que certains constructeurs, titulaires des « droits de propriété intellectuelle sur les informations de leur marque, exploitent abusivement [leur] pouvoir (...) sur le marché des informations techniques (...) à destination des éditeurs d'informations techniques pour altérer la structure concurrentielle de l'accès à ces informations par les réparateurs ». Le constructeur mis en cause dans la décision du conseil de la concurrence s'était à l'époque engagé à corriger ces fautes. Toutefois, neuf mois après cette décision, force est de constater que ces pratiques anti-concurrentielles persistent. Aussi, il lui demande la position du Gouvernement à ce sujet et désire savoir s'il compte se saisir de ce problème le plus rapidement possible afin de rétablir la concurrence et de préserver l'égalité entre les réparateurs agréés et les réparateurs dits indépendants.

Texte de la réponse

Le développement de l'électronique embarquée dans les véhicules automobiles, au bénéfice notamment de leur sécurité et de leur confort, a rendu leur entretien et leur réparation plus complexes. Désormais, ces opérations nécessitent d'avoir accès à des informations techniques très ciblées et d'avoir le plus souvent recours à des outils de diagnostic électroniques de type « valises » directement connectables sur les véhicules, afin notamment de déterminer la nature des pannes, de guider les réparateurs et, en cas de besoin, intervenir sur des fonctions. L'accessibilité de ces informations est considérée par le règlement de la Commission européenne (CE) n° 1400/2002 du 31 juillet 2002 relatif à l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile, comme une condition nécessaire à l'exercice de la concurrence. Son non-respect entraîne la perte du bénéfice de l'exemption. Ce texte précise, notamment (art. 4n point 2), que les constructeurs automobiles ne peuvent, « refuser aux opérateurs

indépendants l'accès aux informations techniques, aux équipements de diagnostic et autres outils, y compris les logiciels appropriés, à la formation nécessaire pour la réparation et l'entretien [des] véhicules automobiles ». Des manquements à ces obligations ont fait l'objet de procédures contentieuses, respectivement devant le Conseil de la concurrence (CC) pour un constructeur et la CE pour quatre autres constructeurs. Ces procédures ont débouché sur des engagements permettant de remédier à ces comportements, qui ont été acceptés par le CC dans sa décision n° 07-D -31 du 9 octobre 2007 et par la CE dans ses décisions du 13 septembre 2007. Ces engagements s'inscrivent dans les principes suivants : les informations et outils fournis aux réparateurs indépendants doivent être accessibles dans des conditions non discriminatoires par rapport aux réparateurs agréés et proportionnés à leurs besoins ; doivent, notamment, être accessibles les logiciels avec leurs mises à jour, les catalogues de pièces, les méthodes et solutions de réparation issues des retours d'expérience et les équipements techniques ; ils doivent être fournis à des tarifs transparents ; les constructeurs sont autorisés à ne pas divulguer les informations relatives aux fonctions de sécurité des véhicules, mais ils ont cependant l'obligation de veiller à ce que ces restrictions soient limitées et ne constituent pas un obstacle pour les réparations non liées directement à ces fonctions. Le ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi est attentif à l'application de ces dispositions. La recherche de restrictions à l'accès des réparateurs indépendants aux informations techniques détenues par les constructeurs fait partie des contrôles menés actuellement par ses services. Les suites appropriées seront apportées aux éventuels constats de pratiques anticoncurrentielles. Par ailleurs, dans le cadre du chantier normatif lancé par la CE pour réviser le règlement n° 1400/2002 susmentionné, les autorités françaises ont mis à profit la phase de concertation initiale pour plaider en faveur du maintien de clauses spécifiques destinées à garantir un accès aux informations techniques pour tous les acteurs de la filière du service après-vente automobile. Elles poursuivront leurs efforts dans le même sens lors des étapes encore à venir de la révision de ce texte. Enfin, il est signalé que le règlement de la CE n° 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires (euro 5/euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules a repris, tout en les améliorant, les dispositions du règlement n° 1400/2002. Ainsi, les constructeurs devront fournir aux opérateurs indépendants un accès sans restriction aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules d'une manière aisément accessible et non discriminatoire par rapport à l'accès accordé aux réparateurs du réseau. Ce texte précise que les informations doivent être présentées d'une manière cohérente et, tout d'abord, être conformes aux exigences techniques de la norme OASIS (norme permettant de standardiser les informations techniques relatives aux véhicules). En outre, le règlement comprend la liste détaillée des informations qui doivent être fournies. Afin de laisser le temps aux constructeurs d'intégrer le support de recherche OASIS, une période de transition a été prévue : ils seront contraints de respecter strictement la nouvelle législation à partir du 1er septembre 2009. Ce renforcement du dispositif juridique encadrant les pratiques du secteur est de nature à assurer le maintien d'un secteur de l'entretien et de la réparation automobile diversifié et l'exercice d'une concurrence effective au bénéfice du pouvoir d'achat des consommateurs automobilistes.

Données clés

Auteur : [M. Kléber Mesquida](#)

Circonscription : Hérault (5^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 28299

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Industrie et consommation

Ministère attributaire : Industrie et consommation

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 juillet 2008, page 6491

Réponse publiée le : 28 octobre 2008, page 9315